

qui devait être construit, la nécessité qu'il y avait de le construire, les dimensions qu'il devait avoir, etc.

L'opposition accepta les explications du ministre ; elle crut qu'il s'agissait réellement d'une entreprise d'utilité publique, qui serait exécutée comme les autres entreprises de ce genre le sont généralement ; que le ministre ferait d'abord préparer un rapport par l'ingénieur et demanderait ensuite des soumissions.

Mais que constatons-nous aujourd'hui ? Si le document que j'ai ici et que je vais lire à la Chambre contient la vérité, le gouvernement devra nommer une commission et instituer une enquête. Une personne qui a visité la localité écrit ce qui suit :

Cher monsieur,—Je regrette que la température n'ait pas permis de prendre une photographie des travaux que j'ai vus en pleine opération à la Cité-Clarke, dans la baie des Sept-Îles, car j'aurais bien aimé donner au contribuable canadien une idée du système en vertu duquel on le trompe et gaspille la fortune publique pour les projets insensés germés dans le cerveau d'aventuriers américains et pour lesquels on s'est assuré la faveur d'un membre de ce gouvernement de gens d'affaires, moyennant juste considération.

A ce sujet, je mentionnerai particulièrement les opérations de la Compagnie des forces motrices, du chemin de fer et de navigation maritime de la Rive Nord (North Shore Power, Railway and Navigation Company), société autorisée ayant son siège social à New-York, et possédant en outre, je pense, des bureaux à Québec et dont le contentieux est administré par la société dont l'honorable (?) Charley Fitzpatrick est le chef, tout comme dans l'affaire Gaynor-Greene. Dans tous les cas, c'est cet honorable parlementaire qui obtint l'autorisation et la charte de la compagnie et qui depuis a veillé sur elle comme un bon père de famille.

Il y a quelques années, cette association d'aventuriers new-yorkais obtenait, par l'entremise de la société Fitzpatrick, dont M. Parent, premier ministre québécois, est aussi membre, une concession forestière pour l'exploitation du bois à pâte, sur les bords de la rivière Sainte-Marguerite, située trois cent milles en aval de la ville de Québec. Puis, pour une somme nominale, ils acquérissent la concession hydraulique de la rivière Sainte-Marguerite, et se mirent en frais de commencer des travaux en vue de la fabrication de la pâte de bois. Mais pour cela, il était nécessaire d'avoir une sortie sur la baie des Sept-Îles. On résolut donc la construction d'un chemin de fer, d'environ neuf milles de long, depuis la première cataracte de la rivière Sainte-Marguerite jusqu'au littoral de la baie. Je crois même que cette ligne n'est pas encore achevée. Tout le matériel de roulement placé sur la voie a été acheté à l'étranger et introduit en franchise. Mais ce n'est pas ce qu'on a fait de pis, au point de vue de l'intérêt public, dans les "encouragements" qui ont été donnés à cette "industrie naissante". Il fallait créer un port et une gare maritimes. La compagnie se mit donc à l'œuvre pour bâtir un quai à empierrement avec les débris de rocs minés dans la construction de la voie ferrée ; on établit ainsi une jetée solide s'étendant au large de la baie sur

une distance d'environ huit cent pieds du rivage, c'est-à-dire à une profondeur d'eau de dix à douze pieds ; au bout de cette jetée on érigea un quai en bois d'environ deux cents pieds de long sur trente de large qu'on remplit de roches jusqu'au niveau de la marée basse.

Voilà ce qu'on a fait l'année dernière ; mais sur la fin de la saison, la Compagnie des forces motrices, du chemin de fer et de navigation maritime de la Rive Nord s'est aperçue qu'elle s'était jetée dans une entreprise ruineuse, et l'on a songé aux moyens d'engager le gouvernement à construire lui-même aux frais des contribuables un quai et des installations maritimes pour le bénéfice de la compagnie, et, chose incroyable, le ministère des Travaux publics a remboursé à la compagnie les dépenses qu'elle avait déjà faites, à valoir sur le coût des travaux d'aménagement de ce port maritime dont les installations serviront à la compagnie. Il n'y a pas une habitation, pas une âme à plusieurs milles à la ronde, et ces ouvrages ne seront utilisés par personne, en dehors de cette compagnie, si elle subsiste.

Cette affaire, si mes renseignements sont exacts, a été arrangée par l'honorable Charley Fitzpatrick, qui a persuadé le ministre des Travaux publics de se faire ouvrir un crédit de \$25,000 pour la construction d'un quai aux Sept-Îles. La Chambre a voté cette allocation sans discuter, car il y avait aux Sept-Îles autrefois un vieux poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson transformé depuis en une espèce de comptoir pour le trafic avec les sauvages. Ce poste est cependant situé à neuf gros milles de la Cité-Clarke, où se poursuivent les travaux du quai. Et à cette session même on demande l'ouverture d'un nouveau crédit de \$60,000 pour le même objet, ce qui fait jusqu'à présent \$85,000 pour des travaux qui ne seront d'aucune utilité à qui que ce soit, excepté cette association comprenant le syndicat de la pâte de bois, Fitzpatrick, Girard et consorts. Il est probable qu'une partie de cet argent ira à la caisse électorale créée pour aider M. Girard, député de la localité, et l'honorable M. Fitzpatrick au cours de la prochaine contestation électorale.

On m'informe que la Compagnie des forces motrices, du chemin de fer et de navigation maritime de la Rive Nord fait faire ce travail au jour le jour ; que le prix des matériaux servant à la confection du quai sont fixés d'une façon extravagante et que le ministère des Travaux publics acquittent mensuellement les mémoires.

Faut-il s'étonner que les consorts Fitzpatrick soient désireux de voir disparaître M. l'auditeur général des comptes.

Pourquoi l'Etat paierait-il ces mémoires ? En supposant que ces travaux fussent d'intérêt général, le ministère des Travaux publics n'est pas autorisé à prendre ces dépenses à son compte, sans offrir l'entreprise à la concurrence. Il est facile à ses gens-là de trouver l'argent qu'il faut pour corrompre les électeurs, si on les laisse faire.

Demandez une commission royale d'enquête pour rechercher la vérité.

L'honorable M. FITZPATRICK : Par qui est-ce signé ?

M. TAYLOR : Par une personne qui, si une commission est nommée, fournira les

M. TAYLOR.